



# **Trasporto Urbano Turistico Stagione estiva 2026**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

|  |    |
|--|----|
| PREMESSA .....   | 3  |
| INQUADRAMENTO NORMATIVO.....   | 6  |
| PROGRAMMAZIONE DEL SERVIZIO STAGIONE ESTIVA 2026.....  | 8  |
| TARIFFE.....   | 9  |
| MODALITÀ DI GESTIONE E SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO .....  | 10 |
| QUALITÀ DEL SERVIZIO .....   | 13 |
| PREVISIONE DEI COSTI DEL SERVIZIO E VALUTAZIONI ECONOMICHE.....  | 15 |
| MODALITÀ DI FINANZIAMENTO .....  | 18 |
| VERIFICA DEI REQUISITI GIURIDICI PER LA CONFIGURAZIONE “IN HOUSE PROVIDING” DI TRENTINO<br>TRASPORTI S.P.A. .... | 19 |
| CONCLUSIONI .....  | 24 |

## **PREMESSA**

I Comuni del Primiero, Vanoi, Mis, con rispettive delibere di Consiglio Comunale hanno trasferito alla Comunità di Primiero (ente capofila) l'esercizio delle funzioni comunali in materia di servizio pubblico di trasporto urbano intercomunale, approvando la relativa convenzione (agli atti Rep. nr. 378 di data 06/12/2021) la quale stabilisce che:

- art. 1) La Comunità diviene soggetto gestore dei Servizi affidati dai Comuni, tra i quale il Trasporto Urbano ed extraurbano Turistico;
- art. 2) I Comuni si impegnano a garantire le risorse necessarie per l'esercizio della competenza trasferita, ciascuno nella quota risultante a suo carico, determinata dal piano economico dell'attività programmata.

La Comunità, quale Ente titolare dell'esercizio delle funzioni trasferite, è autorizzata alla riscossione diretta degli eventuali contributi e/o finanziamenti erogabili in base a specifiche disposizioni di legge e delle quote a carico degli utenti diretti ed indiretti del servizio e di altre eventuali entrate specifiche. Eventuali economie di gestione saranno utilizzate dalla Comunità per finanziare ulteriori interventi nel settore del trasporto pubblico.

Sulla base di queste premesse, nel corso degli anni è stato organizzato un servizio di trasporto urbano ed extraurbano turistico. La Comunità e i Comuni del Primiero-Vanoi-Mis credono fermamente che la programmazione di un efficiente trasporto pubblico sia una valida soluzione, anche in chiave turistica, per ridurre il traffico veicolare soprattutto verso gli impianti sciistici di San Martino di Castrozza e Passo Rolle, fonte di inquinamento dell'aria ed acustico, con ricadute positive sulla vivibilità dell'ambiente urbano, ma anche su altri aspetti come il dimensionamento dei parcheggi, sia nei centri abitati che nei luoghi di maggiore afflusso turistico (es. impianti di risalita, strutture sportive o culturali, ecc.).

Il servizio di trasporto turistico rappresenta altresì un'occasione per incrementare la mobilità dei cittadini residenti all'interno della Valle, la cui realtà territoriale negli ultimi anni si sta caratterizzando per le diverse specializzazioni dei singoli centri abitati, alcuni sede di importanti uffici amministrativi, altri di numerose aziende artigianali, strutture scolastiche, strutture culturali o sportive, e così via. In tal modo, anche grazie all'efficienza del trasporto pubblico, si avrà la percezione di un'unica realtà "cittadina", indipendentemente dalla dislocazione territoriale dei singoli servizi, scoraggiando in modo significativo l'uso privato di automezzi che, soprattutto durante i periodi di maggior affluenza, congestionano il traffico veicolare con pesanti ricadute sui normali tempi di percorrenza delle principali reti viarie urbane ed extraurbane, a scapito di turisti e residenti.

L'obiettivo quindi è quello di integrare in modo efficiente ed efficace i servizi di linea ordinari con quelli turistici, in special modo durante determinati periodi dell'anno caratterizzati da un aumento considerevole del carico antropico. Fenomeno che richiede l'implementazione di tutti i servizi presenti sul territorio, non solo dei trasporti.

Nel corso degli anni è stata consolidata quale forma di gestione del servizio quella dell'affido diretto c.d. *in house* alla società Trentino trasporti S.p.A., questo in virtù della adesione da parte della Comunità alla Convenzione per la *governance* di Trentino Trasporti S.p.A., "società di sistema" a capitale prevalentemente pubblico (99,99% della PAT) idoneo a configurare, insieme ad altre

condizioni, il regime di *in house providing*, e qualificando la società stessa quale strumento operativo comune per il sistema delle autonomie del Trentino (Comuni, Comunità e Provincia) a cui i predetti soggetti possono affidare direttamente lo svolgimento di funzioni e attività nel settore dei servizi di trasporto pubblico e delle attività connesse di acquisizione, realizzazione e gestione degli asset relativi.

La convenzione per la governance di Trentino trasporti S.p.A. quale società di sistema, ai sensi degli articoli 33, comma 7 ter, e 13, comma 2, lettera b), della legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3 è stata sottoscritta in data 29/04/2019, ed in data 14/05/2019 è stato stipulato tra la Provincia Autonoma di Trento e la Comunità il contratto per la cessione gratuita di azioni della società Trentino trasporti S.p.A., giusta nota prot. nr. 2292 di data 14.05.2019.

L'art. 1 delle "Condizioni Generali di Servizio" allegate alla predetta Convenzione per la governance prevede che l'Ente sottoscrittore affidi a Trentino trasporti S.p.A., anche disgiuntamente, servizi pubblici di trasporto urbano tra quelli indicati nel successivo articolo 2, mediante apposito disciplinare di cui all'art. 10, comma 9, della legge provinciale del 17 giugno 2004, n. 6 recante "Disposizioni in materia di servizi pubblici e di trasporti".

L'art. 2 delle "Condizioni Generali di Servizio" prevede, ai sensi dell'articolo 33 della legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3, della legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16, e dell'art. 10 della legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6, che le attività che l'Ente sottoscrittore può affidare a Trentino trasporti S.p.A., anche disgiuntamente, sono da individuarsi nel contesto dei complessivi servizi pubblici di trasporto urbano o extraurbano erogati dalla stessa Società. I servizi pubblici di trasporto sono definiti quali servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone, anche se effettuati in modo saltuario, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, compresi quindi i servizi di trasporto turistico.

La gestione *in house* affidata a Trentino Trasporti, mira ad integrare l'offerta di mobilità interna del territorio della Comunità di Primiero, nel periodo stagionale caratterizzato dal maggior afflusso turistico creando quindi i presupposti per migliorare la vivibilità delle realtà locali. Decongestionando il traffico veicolare si avrà quindi una sostanziale diminuzione dell'immissione di sostanze inquinanti nell'ambiente.

Per la gestione tecnica del Servizio di trasporto turistico la Comunità si avvale, ormai da diversi anni, della collaborazione dell'Azienda per il Turismo San Martino di Castrozza, Primiero e Vanoi – A.P.T., la quale determina obiettivi e programmi con il supporto della Associazione Albergatori e del Consorzio impianti di risalita, conciliando anche le esigenze dei Comuni di cui la Comunità è portavoce, e contribuendo anche a livello finanziario, secondo quanto stabilito in apposita convenzione stipulata all'atto dell'affidamento stagionale del servizio Trasporto Urbano Turistico.

La copertura delle spese del servizio infatti, oltre al budget pubblico derivante dalla quota a carico di Comunità e Comuni, nonché dal finanziamento previsto dalla Provincia Autonoma di Trento tramite il fondo per il sostegno di specifici servizi comunali di cui all'art. 6 bis della Legge provinciale 15 novembre 1993, n. 36 – riparto quota "Servizi integrativi di trasporto turistico", prevede la compartecipazione finanziaria con risorse che A.P.T. destina appositamente, a copertura dei costi eccedenti il contributo provinciale, a valere sulla tassa di soggiorno pari ad Euro 200.000,00 annui.

**Per la stagione estiva 2026 verrà pertanto istituito il servizio di trasporto urbano turistico secondo il progetto di servizio realizzato in collaborazione con APT che si espone di seguito.**

## **INQUADRAMENTO NORMATIVO**

La scelta della modalità di gestione del servizio di trasporto in oggetto da parte della Comunità deve senza dubbio rientrare nell'ambito delle possibilità offerte dal quadro normativo vigente.

Per quanto riguarda la Provincia Autonoma di Trento, secondo la Legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6, recante le “Disposizioni in materia di organizzazione, di personale e di servizi pubblici”, il trasporto pubblico rientra tra le materie della competenza provinciale, oggetto di specifica disciplina legislativa contenuta nella Legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16 (“Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in provincia di Trento”).

Detta disciplina peraltro, per quanto riguarda le modalità di affidamento, rinvia alle disposizioni generali in materia di servizi pubblici rientranti nelle materie di competenza provinciale e dunque all'art. 10 della L.P. 17 giugno 2004 n. 6 e s.m., ai sensi del quale “*gli enti organizzano i servizi pubblici nel rispetto della normativa comunitaria, tenuto conto delle caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento*”. Questa disposizione stabilisce che i servizi pubblici possono essere gestiti in economia oppure mediante una serie di forme di affidamento (di cui sono ivi definite le modalità) nei confronti di specifiche categorie di “soggetti”. In particolare, alla lett. d) del comma 7, si prevede la possibilità di affidare il servizio direttamente a Società di capitali a capitale pubblico a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla Società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la Società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano (cd. in house providing). Il comma 9 del medesimo articolo 10 prevede inoltre che per la regolamentazione dei rapporti tra gli enti e i soggetti cui è affidato il servizio, nel caso di affido *in house*, possa essere utilizzato un disciplinare di affidamento di cui sono anche esplicitati gli specifici contenuti.

Con il Regolamento CE trasporti 1370/2007, anche il legislatore europeo ha previsto, tra le modalità di affidamento della fornitura e della gestione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, l'affidamento diretto (art. 5, par. 2), sia nella forma dalla c.d. “gestione diretta in economia”, sia facendo ricorso ad un c.d. “operatore interno” sottoposto alle condizioni dell'*in house*. La normativa provinciale risulta pertanto allineata a quella comunitaria nell'ammettere, in ossequio al principio di libera Amministrazione delle autorità pubbliche, l'autoproduzione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, ed in particolare il ricorso al modello *in house providing*, al pari delle altre forme gestionali, ovviamente se ne ricorrono i presupposti.

Le forme di gestione consentite spaziano dunque dall'auto-produzione (economia diretta, *in house providing*, gestione tramite ente pubblico controllato) alle forme di affidamento competitive (gara per affidamento a terzi, gestione tramite società mista previo espletamento di gara “a doppio oggetto”), in ogni caso la scelta della forma di gestione è comunque rimessa alla discrezionalità dell'ente locale titolare (art. 7 D.Lgs 36/2023), fermo restando l'onere di motivare adeguatamente le ragioni della scelta.

Tale inquadramento normativo è stato peraltro recentemente confermato anche dalla stessa Provincia nell'ambito dell'affidamento *in house* a Trentino Trasporti S.p.A., dei servizi di trasporto extraurbano di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1878 del 22 novembre 2024, a cui si rimanda per maggior approfondimento.

Deve essere infine rilevato che a livello statale è in vigore il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, recante il " Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica" e, sebbene l'applicabilità di detta normativa in Provincia di Trento non sia stata ancora chiarita dal legislatore provinciale, questa introduce norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica che dunque valgono anche per le Regioni a statuto speciale e Province Autonome, compatibilmente con i rispettivi Statuti e norme di attuazione.

## **PROGRAMMAZIONE DEL SERVIZIO STAGIONE ESTIVA 2026**

La programmazione del servizio è stata realizzata in collaborazione con l'Azienda per il Turismo San Martino di Castrozza-Primiero-Vanoi – A.P.T. sulla base dell'ormai decennale esperienza nell'organizzazione dello stesso e coinvolgendo attivamente tutti gli *Stakeholders*.

### **Trasposto Urbano Turistico stagione estiva 2026**

**Data inizio servizio**                      **venerdì 26.06.2026**

**Data fine servizio**                        **domenica 27.09.2026**

I servizi di collegamento previsti per la stagione estiva verso i punti di interesse naturalistico sono così programmati:

- Collegamento Primiero – Paneveggio
  - Periodo di attivazione: Servizio giornaliero dal 27 giugno al 06 settembre 2026.
  - Potenziamento: Incremento delle corse nel periodo di picco stagionale, dal 01 al 16 agosto 2026.
- Collegamento Primiero – Malga Venegia
  - Periodo di attivazione: Servizio giornaliero dal 27 giugno al 06 settembre 2026.
  - Articolazione oraria: Prevede un'offerta minima di 7 corse giornaliere di andata e ritorno (A/R), con inizio del servizio a partire dalle ore 09:45.
  - Potenziamento: Intensificazione delle frequenze dal 01 al 16 agosto 2026.
- Collegamento Primiero – Val Canali
  - Periodo di attivazione: Servizio giornaliero dal 26 giugno al 06 settembre 2026.
  - Potenziamento: È previsto il raddoppio delle corse per l'intero mese di agosto, al fine di assorbire l'elevata domanda stimata.

### Servizi Speciali per Grandi Eventi (Settembre 2026)

Per garantire la fluidità del traffico e l'accessibilità in occasione delle manifestazioni di rilievo, sono istituiti i seguenti servizi dedicati:

#### Festival "I Suoni delle Dolomiti"

- Data: 19 settembre 2026 | Tratta: Primiero – Sagron Mis
  - Programma: Prevede l'effettuazione di 3 corse A/R.
  - Specifiche veicolo: Al fine di garantire la totale accessibilità, il servizio sarà espletato mediante un autobus attrezzato per il trasporto di passeggeri con disabilità (configurazione stimata: mezzo da 10 metri munito di pedana di sollevamento).
- Data: 21 settembre 2026 | Tratta: Primiero – Val Canali
  - Programma: Prevede l'effettuazione di 3 corse A/R.

#### "Gran Festa del Desmontegar"

- Data: 27 settembre 2026 | Tratta: Imer – Siror
  - Dimensionamento flotta: Impiego simultaneo di numero 3 autobus.
  - Percorso e viabilità: Al fine di ottimizzare i flussi stradali e gestire le limitazioni alla circolazione, il percorso di andata sarà instradato via Molaren, mentre il rientro seguirà l'itinerario ordinario.

## **TARIFFE**

Il servizio è rivolto alla popolazione residente in valle di Primiero ed a quanti si trovano sul territorio per motivi turistici, lavorativi od occasionali. In linea con le tendenze in atto in altre realtà del territorio provinciale e secondo le indicazioni pervenute dalla Provincia Autonoma di Trento stessa, volte al graduale superamento della gratuità dei servizi di trasporto estivi ed invernali, anche per la stagione estiva è stata prevista la contribuzione da parte degli utenti alla copertura dei costi di gestione del servizio, comunque in forma agevolata rispetto al servizio di linea ordinario.

il servizio sarà gratuito per i possessori della SAN MARTINO GUEST CARD e della TRENINO GUEST CARD ed agli utenti sprovvisti dei suddetti titoli di viaggio, verrà applicata la tariffa ordinaria, con bigliettazione e incasso degli introiti da parte di Trentino Trasporti, che detrairà l'incasso dal costo complessivo del servizio

A sostegno della promozione e vendita diretta dei biglietti sul territorio saranno coinvolti l'A.P.T. per tramite degli uffici turistici.

L'A.P.T. in tal senso svolgerà un importante ruolo di collettore unico degli investimenti degli operatori economici locali per il co-finanziamento del progetto complessivo, di coordinamento durante tutto il corso del servizio; assumerà pertanto la funzione di referente operativo per l'ottimizzazione del servizio anche nei confronti di Trentino Trasporti S.p.a., oltre che per finalità organizzative anche per gli aspetti più pratici come la distribuzione e vendita dei biglietti/card.

Le somme incassate dalla bigliettazione delle tessere settimanali e giornaliere acquistate direttamente dagli ospiti saranno versate direttamente a Trentino Trasporti S.p.a. che a consuntivo decurterà questo tipo di entrate dal costo finale del servizio.

## MODALITÀ DI GESTIONE E SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

Secondo quanto esposto in premessa, il servizio di trasporto, sarà effettuata dalla società Trentino Trasposti S.p.a. in modalità c.d. *in house*. L'affidamento a questo soggetto trova i suoi presupposti normativi nella Legge Provinciale sui trasporti 9 luglio 1993, n. 16 in particolare nell'articolo 22, comma 3 ter, e nella stessa convenzione per la *governance* di Trentino trasporti S.p.A. sottoscritta dalla Comunità in data 29.04.2019, che la qualifica quale società di sistema, ai sensi degli articoli 33, comma 7 ter, e 13, comma 2, lettera b), della legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3. La predetta convenzione prevede inoltre che l'affidamento venga formalizzato attraverso apposito disciplinare ai sensi dell'art. 10 della L.P. 6/2004 e della L.P. 16/1993.

Nello svolgimento delle attività affidate, Trentino Trasposti S.p.a. assicura il rispetto, della vigente disciplina provinciale, nazionale e comunitaria applicabile in materia di trasporti nonché dei livelli delle prestazioni e relativi costi dei servizi forniti, come definiti ai sensi dell'art. 4, comma 1, lett. a), punto 2 della Convenzione per la *governance*, in modo che il costo a carico dell'ente, unitamente alle tariffe versate dagli utenti ed entrate connesse, garantisca la copertura del servizio effettuato.

Secondo la Convenzione per la *governance* sottoscritta con la Comunità, la Società si impegna ad uniformare l'erogazione dei servizi affidati ai seguenti principi generali:

- a. uguaglianza:** l'attività della Società e l'erogazione dei servizi devono essere ispirate al principio di uguaglianza dei diritti dei cittadini. L'uguaglianza di trattamento deve essere intesa come divieto di ogni ingiustificata discriminazione. In particolare la Società è tenuta ad adottare le iniziative necessarie per adeguare le modalità di prestazione dei servizi alle esigenze degli utenti disabili;
- b. imparzialità:** la Società si comporta, nei confronti dei cittadini e degli utenti secondo criteri di obiettività, giustizia ed imparzialità;
- c. continuità:** la Società garantisce di svolgere le proprie attività in modo regolare e senza interruzioni;
- d. partecipazione:** la Società predispone piani di promozione e pubblicizzazione di contenuto informativo della propria attività, in modo da coinvolgere i cittadini e favorirne la collaborazione;
- e. informazione:** l'utente interessato ha diritto di accesso alle informazioni in possesso della Società che lo riguardano. Il diritto di accesso è esercitato secondo le modalità disciplinate dalla vigente legislazione. La Società acquisisce periodicamente la valutazione dell'utente circa la qualità del servizio reso secondo modalità concordate con l'Ente;
- f. efficienza ed efficacia:** il servizio deve essere erogato in modo da garantire l'efficienza e l'efficacia anche tramite il massimo utilizzo degli strumenti informatici a disposizione della moderna tecnologia. La Società adotta tutte le misure idonee al raggiungimento di tali obiettivi.

La Società è tenuta inoltre ad esercitare le attività affidate disponendo di personale professionalmente idoneo. I dipendenti della Società dovranno tenere un comportamento diligente in relazione alla corretta esecuzione delle procedure per l'erogazione dei servizi e conformarsi ai criteri di correttezza sia all'interno della Società che nei rapporti con l'utenza.

Secondo l'articolo 4 delle "Condizioni generali di Servizio" allegate alla Convenzione per la *governance* della società, le attività affidate alla stessa dagli enti sottoscrittori possono essere svolte dalla Società direttamente ovvero, per servizi integrativi alla linea e ferma restando la responsabilità

della Società, avvalendosi, nel rispetto della disciplina vigente, di soggetti in possesso di adeguate capacità ed esperienze.

Al fine di garantire comunque un adeguato controllo sulla qualità del servizio, secondo i predetti standard, è stata richiesta la disponibilità della società di trasmettere dei report periodici sulle attività svolte.

La rendicontazione dei servizi di trasporto sarà effettuata dalla Trentino trasporti S.p.a. direttamente alla Comunità Territoriale a cui verrà addebitato il costo finale del servizio sulla base delle prestazioni effettivamente svolte come risultanti a consuntivo.

In virtù della collaborazione con l'Azienda per il Turismo San Martino di Castrozza, Primiero e Vanoi, al fine di coadiuvare l'organizzazione ed il coordinamento del servizio a livello locale, la stessa si occuperà di curare direttamente gli aspetti organizzativi, anche dal punto di vista operativo, dialogando attivamente con tutti gli *Stakeholders* coinvolti nel progetto.

La locale APT infatti, che ha scopo cooperativo non lucrativo, nell'ambito dell'attività di promozione dell'immagine turistica del territorio e di garante dell'esperienza turistica fruibile dagli ospiti in loco di fatto già si occupa dei servizi di informazione e assistenza, di iniziative di marketing turistico, nonché della raccolta delle esigenze degli operatori del settore, anche soci della stessa e beneficiari del servizio (comuni, albergatori, società impianti ecc.), e pertanto si configura quale interlocutore privilegiato per la gestione operativa ed organizzazione delle attività informative e logistiche relative al Trasporto.

APT provvederà quindi alla gestione operativa delle attività rapportandosi anche con Trentino Trasporti S.p.a., con il Consorzio degli Impianti di risalita, in maniera tale da permettere l'esecuzione del servizio nel miglior modo possibile.

In particolare il ruolo di APT prevede di:

- collaborare con questa Comunità nella programmazione dei periodi di effettuazione del servizio, con definizione delle tratte di percorrenza, frequenza delle corse, fermate e relativi orari, del numero dei mezzi di trasporto da utilizzare per il servizio, e, nella fase di esecuzione provvedere alla verifica della qualità del servizio stesso al fine di adottare gli eventuali correttivi opportuni per il miglioramento del medesimo, inclusi il potenziamento o l'eventuale riduzione delle corse, anche in maniera flessibile, a seconda dell'andamento dei flussi turistici;
- collaborare con questa Comunità alla gestione operativa del servizio anche attraverso il coordinamento diretto con il soggetto che sarà incaricato dell'esecuzione;
- provvedere all'adeguata promozione e pubblicizzazione del servizio;
- provvedere anche mediante accordi con i soggetti competenti (Trentino Trasporti) alla predisposizione dei cartelli/tabelle informativi su fermate, linee e orari, alla loro installazione sul territorio, alla periodica sostituzione degli stessi se danneggiati;
- assicurare il cofinanziamento del progetto complessivo mediante la raccolta diretta degli importi dagli operatori economici del territorio e il pagamento della relativa quota spettante alla Comunità di valle.

Tutte le attività legate alla bigliettazione del servizio (emissione, distribuzione, vendita, ecc.), applicando il piano tariffario stabilito, saranno effettuate di concerto con la società Trentino trasporti S.p.a., con gli Albergatori, con i Consorzi operatori degli impianti di risalita della Valle ed con altri operatori privati aderenti nelle modalità regolate dalla convenzione sottoscritta con l'Azienda per il Turismo e la Trentino trasporti S.p.a., inclusa la rendicontazione finale dei biglietti.

## QUALITÀ DEL SERVIZIO

Per quanto concerne la qualità nell'erogazione del servizio sarà obbligo osservare i principi disposti dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994 – “Principi sull'erogazione dei servizi pubblici” – nonché i più generali criteri caratterizzanti il livello del servizio (sicurezza, regolarità, comfort, economicità, velocità) come previsto dalla normativa riguardante la disciplina dei servizi pubblici di trasporto in Provincia di Trento (L.P. 9 luglio 1993 n. 16 e ss.mm.).

Gli elementi che contribuiscono a determinare la qualità del servizio offerto sono legati sia alla modalità con cui lo stesso viene svolto, sia alla capacità di attivare adeguati canali di comunicazione con l'utenza. In particolare, tali contatti con il pubblico dovranno essere particolarmente curati, vista la rilevanza fondamentale che in tale ambito riveste la cortesia del personale, contribuendo a facilitare lo svolgimento del servizio, ad agevolare l'ottenimento di informazioni, anche sugli eventuali disservizi imputabili a cause non aziendali (scioperi, chiusura strade, ecc.). L'attenzione alla qualità del servizio comprende, con particolare riguardo, la guida degli autisti, la puntualità del servizio, la pulizia dei mezzi ed il comfort degli stessi.

Anche per le attività che la Società sceglie di affidare a vettore terzo dovrà essere garantito il monitoraggio sulla qualità del servizio svolto. Questo si concretizzerà attraverso la trasmissione di report periodici relativamente a:

- controlli della rispondenza dei mezzi impiegati alle previsioni del capitolato di gara;
- presenza di disservizi ed eventuali penali applicate, nonché misure adottate per sopperire ad eventuali mancanze del vettore;
- puntualità e pulizia dei mezzi;

Relativamente alle tipologie di mezzi impiegati per lo svolgimento del servizio, vista l'importanza che lo stesso riveste quale strumento utile per la riduzione del traffico e dell'inquinamento, la Comunità intende dare un messaggio forte rispetto alla sostenibilità ambientale, anche in tema di servizi pubblici. Nella programmazione del servizio si è avuto particolare riguardo a limitare l'età dei mezzi ed al rispetto delle normative sulle emissioni di tutti gli inquinanti, imponendo l'utilizzo di veicoli di classe EURO 5 (minimo), con data di prima immatricolazione non anteriore al 31 dicembre 2014, comunque nel rispetto dei criteri ambientali minimi previsti per i servizi speciali di trasporto passeggeri su strada approvato con DM 17/06/2021.

### Certificazioni di qualità della società

La Società è in possesso di diverse certificazioni di qualità. Tra queste assume particolare importanza il sistema di gestione integrato implementato in base a:

- la norma ISO 9001:2015 (Sistema di gestione per la qualità). Sono definiti gli standard di qualità attesi per il servizio e l'organizzazione interna e messe in atto azioni di monitoraggio e misurazione che consentono di verificare periodicamente i risultati e attivare le necessarie azioni di miglioramento;

- la norma ISO 14001:2015 (Sistema di gestione per l'ambiente) e il Regolamento EMAS. La società intende fornire un servizio di trasporto pubblico efficace che costituisca una valida alternativa al mezzo privato e si impegna nel contenimento degli impatti e nel miglioramento delle proprie performance ambientali. Informazioni sulle prestazioni ambientali sono contenute nella Dichiarazione Ambientale EMAS disponibile sul sito internet della società;

- la norma ISO 45001:2018 (Sistema di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro). A tutela dei propri dipendenti e delle persone che operano presso i siti aziendali, la società mette in atto quanto necessario per eliminare e minimizzare i rischi per la salute e sicurezza delle persone.

La Società ha inoltre adottato e pubblicato sul proprio sito internet la Carta dei Servizi, da ultimo aggiornata a giugno 2023, attraverso la quale l'utenza viene informata sui servizi offerti, sulle prestazioni qualitative raggiunte e sugli impegni assunti per il miglioramento, con l'obiettivo di costruire e far crescere un rapporto di collaborazione con i viaggiatori e i cittadini, per conoscere e soddisfare le necessità e le esigenze di mobilità.

Nell'ambito della cornice di valori adottata da Trentino Trasporti, relativi alla qualità del servizio, all'orientamento all'utente, al radicamento nel territorio e all'attenzione alle fasce deboli di utenza, l'attività di programmazione, gestione ed erogazione del servizio pubblico è ispirata ai principi fondamentali contenuti nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30/12/1998 recante lo "Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti", ossia: - eguaglianza ed imparzialità; - continuità; - partecipazione e trasparenza; - efficienza ed efficacia; - rispetto ambientale. Principi richiamati anche nella Convenzione per la governance sottoscritta con la Comunità, come anzidetto.

All'interno della Carta dei Servizi sono stati individuati gli standard di servizio rispetto a vari fattori di qualità:

- puntualità, regolarità e copertura del servizio;
- sicurezza, comfort del viaggio, attenzione all'ambiente;
- servizi per persone a ridotta mobilità;
- informazioni ai Clienti;
- pulizia e condizioni igieniche dei mezzi e/o dei nodi.

Infine sono disciplinate le relazioni con il Cliente e le modalità di gestione dei reclami nonché i casi di indennizzo/rimborso del Cliente.

## **PREVISIONE DEI COSTI DEL SERVIZIO E VALUTAZIONI ECONOMICHE**

La stima dei costi del servizio, come trasmessa da Trentino Trasporti, da attuarsi secondo il progetto e le richieste della Comunità, è stata quantificata in Euro 101.777,77 al netto degli oneri di legge.

Al fine di valutare l'effettiva convenienza, anche dal punto di vista economico, dell'affidamento del servizio secondo la gestione in house, sono state effettuate delle analisi di mercato a livello provinciale, in esito alle quali è emersa una struttura estremamente frammentata in termini di quantità e tipologia di mezzi offerti.

Non sono infatti presenti sul mercato operatori del settore che dispongano di una "flotta" sufficientemente completa in quanto a tipologie dei diversi mezzi da impiegare, come richiesti dalla Comunità, tanto meno delle dotazioni e attrezzature specifiche per effettuare il servizio lungo tratte montane particolarmente complesse ed esposte ad alti flussi di traffico turistico. Un singolo operatore non sarebbe quindi in grado di garantire lo svolgimento di tutte le corse giornaliere previste dal progetto. Dunque l'unica alternativa sul libero mercato sarebbe quella di ricorrere ad affidamenti eventualmente distinti per lotti, da assegnare a operatori diversi.

Dalle analisi effettuate è inoltre emerso che i costi relativi al noleggio giornaliero di mezzi con autista, da realizzare secondo l'articolazione delle linee programmate, superano di gran lunga quelli esposti da Trentino Trasporti.

A titolo di esempio, il costo giornaliero del noleggio sul libero mercato di un mezzo con conducente da impiegare su una linea analoga (bus gran turismo/suburbano da 12 metri) risulterebbe pari a circa € 715,00 (IVA esclusa) per una singola giornata, contro una media compresa tra € 500,55 e € 538,32 (IVA ed eventuali oneri di legge esclusi) offerta da Trentino Trasporti per le linee principali.

Va inoltre sottolineato che, oltre ai costi strumentali per i mezzi e relativo autista, vi sarebbe poi la difficoltà di coordinare in modo organico un servizio svolto da operatori distinti e privi di una regia comune; questo richiederebbe l'assunzione di personale amministrativo aggiuntivo ed adeguatamente formato allo scopo.

Nell'organico dell'ente non vi sono infatti le risorse umane necessarie per gestire e monitorare direttamente l'esecuzione del servizio qualora operato in modo frammentato da soggetti privati.

Le stesse considerazioni valgono anche nell'ipotesi in cui, tramite ricorso al mercato, vi fosse l'individuazione di un operatore economico unico in grado di svolgere il servizio. Oltre al mero trasporto, infatti, Trentino Trasporti si occupa anche delle attività gestionali ed amministrative, che comprendono numerosi adempimenti di legge. Queste attività rappresentano una componente di costo rilevante che va considerata nella comparazione fra i vari modelli di gestione. Trentino Trasporti garantisce quindi un controllo puntuale del servizio poiché possiede già le conoscenze e competenze necessarie per farvi fronte.

Va peraltro considerato, sotto il profilo dell'analisi costi/benefici, che l'abbandono dell'attuale formula organizzativa in house a favore dell'affidamento a terzi, qualora non motivato da sicuri

vantaggi in termini di convenienza economica e/o da ragioni di opportunità legate ad una precedente gestione non soddisfacente o deficitaria, comporterebbe costi di transizione rilevanti e non quantificabili a priori. Dall'analisi svolta non si ravvisano elementi a supporto della scelta di una diversa forma di gestione per i servizi in oggetto, alla luce dei positivi risultati della gestione dei servizi da parte di Trentino Trasporti S.p.A. conseguiti nel corso dell'attuale affidamento e dell'andamento economico-finanziario della Società.

Sulla base di quanto sopra esposto, l'ipotesi di ricorso integrale al mercato per la gestione del servizio non pare in linea con gli obiettivi che l'amministrazione intende soddisfare, questo anche in ragione dell'effettiva durata dello stesso, limitata alla sola stagione estiva.

Le giornate di servizio vengono valutate annualmente in base alle effettive esigenze di tutti i soggetti portatori di interessi, pubblici e privati.

Trattandosi di un servizio pubblico ed integrativo turistico, circoscritto nel tempo, va adeguato così in base a numerosi fattori, non ultimo quello dei flussi turistici e delle condizioni stagionali che determinano l'effettiva apertura delle strutture ricettive e dei punti di interesse del territorio.

Secondo tutte le valutazioni effettuate in termini di esigenze di servizio e sulla base dei costi esposti da Trentino Trasporti, la spesa complessiva prevista per lo svolgimento dell'iniziativa per la stagione estiva 2026 ammonta a totali Euro 101.777,77 più eventuali oneri di legge. Tale somma non include il costo presunto dell'I.V.A. a debito sulle fatture afferenti alle sponsorizzazioni/contribuzioni ricevute da versare all'erario, nonché ulteriori spese amministrative d'ufficio (contributo ANAC).

Per l'effettuazione del servizio di trasporto turistico, Trentino Trasporti S.p.A., in considerazione delle proprie articolazioni territoriali e delle peculiari necessità dei vari enti soci, ha comunicato la necessità di dover esternalizzare temporaneamente alcune tratte o specifici servizi di potenziamento richiesti dagli enti stessi, a causa della nota e generalizzata carenza strutturale di personale di guida che colpisce il settore.

Di seguito si riporta il quadro riepilogativo dei costi con indicazione delle singole linee.

| <b>Servizio</b>                               | <b>gg.</b> | <b>Costo gg.</b> | <b>Costo totale</b> |
|---|------------|------------------|---------------------|
| Primiero-Paneveggio-Val Venegia               | 72         | € 500,55         | € 36.039,60         |
| Primiero-Paneveggio-Val Venegia Potenziamento | 16         | € 514,88         | € 8.238,08          |
| Primiero Val Canali                           | 73         | € 527,68         | € 38.520,64         |
| Primiero Val Canali Potenziamento             | 31         | € 538,32         | € 16.687,92         |

| <b>Servizio</b>                                     | <b>gg.</b> | <b>Costo gg.</b> | <b>Costo totale</b> |
|---|------------|------------------|---------------------|
| Navetta Fiera-Sagron Mis-Suoni delle Dolomiti       | 1          | € 475,76         | € 475,76            |
| Navetta del Parco (Val Canali-Suoni delle Dolomiti) | 1          | € 409,01         | € 409,01            |
| Navetta Imer-Siror Desmontegar - 1° Bus             | 1          | € 468,92         | € 468,92            |
| Navetta Imer-Siror Desmontegar - 2° Bus             | 1          | € 468,92         | € 468,92            |
| Navetta Imer-Siror Desmontegar - 3° Bus             | 1          | € 468,92         | € 468,92            |
| <b>Totale complessivo</b>                           |            |                  | <b>€ 101.777,77</b> |

## **MODALITÀ DI FINANZIAMENTO**

La spesa pari ad Euro 111.990,55 comprensiva di IVA verrà coperta come segue:

- Ente Parco Paneveggio Pale di San Martino: Euro 36.850,00;
- Provincia Autonoma di Trento – L.P. n. 36/93, art. 6bis, servizi integrativi di trasporto turistico (finanziamento fondi APT): Euro 39.834,37;
- Comunità/Comuni/PAT L.P. 36/93, art. 6bis, servizio di trasporto urbano turistico (finanziamento fondi Comuni) a pareggio costi: Euro 35.306,18;
- APT sarà chiamata ad intervenire con propria quota per l'eccedenza della quota finanziata dalla PAT sull'imposta di soggiorno.

Si precisa che il quadro economico di finanziamento sopra delineato sarà oggetto di successivo riesame e conguaglio a seguito dell'approvazione del rendiconto finale relativo al Servizio di Trasporto Urbano Turistico – Stagione Invernale 2025/2026.

## VERIFICA DEI REQUISITI GIURIDICI PER LA CONFIGURAZIONE “IN HOUSE PROVIDING” DI TRENTINO TRASPORTI S.P.A.

Il quadro normativo di riferimento, come esposto nella presente relazione e recentemente confermato anche dalla Provincia (rif. Delib. G.P. 1878/2024), consente quindi all'ente locale di ricorrere per la gestione del servizio di trasporto al modello *in house providing*, purché comunque ne ricorrano i presupposti.

A tal fine, per confermare la legittimità dell'affidamento diretto del servizio di trasporto *de quo* a Trentino trasporti S.p.A., occorre verificare, accanto alla sussistenza delle condizioni di efficacia, efficienza ed economicità della gestione, anche il rispetto dei requisiti prescritti dall'ordinamento interno e comunitario per la configurazione del modello *in house providing*, presupposto per la legittimità dell'affidamento diretto di servizi.

Come è noto, questo modello, in base alla normativa oggi vigente costituita in via generale dall'art. 10 L.P. 6/2004 comma 7 lett.d) e dalla corrispondente norma statale di cui all'art. 16 del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica - TUSP), nonché con specifico riferimento al trasporto pubblico locale, dall'art. 5 par. 2 del Regolamento CE 1370/2007, postula la presenza contemporanea di tre requisiti:

a) quanto alla compagine sociale: la totale assenza di capitali privati non è *condicio sine qua non* per la compiuta integrazione del modello della società in house; è infatti ammessa, purché prevista espressamente da disposizioni di legge, la presenza minoritaria e marginale di soci privati, senza poteri di veto e/o influenza determinante sulla società;

b) quanto al controllo pubblico (c.d. controllo analogo): ogni Amministrazione socia deve poter esercitare sulla società “in house” un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, situazione che può dirsi avverata qualora essa eserciti una influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata. In caso di società in house pluripartecipata - come Trentino trasporti S.p.A. - le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano congiuntamente il controllo su una persona giuridica qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti;

- tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;

- la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti;

c) quanto all'attività prevalente: ai sensi dell'art. 16 del TUSP “gli statuti delle società in house devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci” e “la produzione ulteriore” rispetto a questo limite di fatturato, “che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo

a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società.”

Si riprende di seguito quanto riportato nella relazione pubblicata sul sito di ANAC dal Comune di Trento (<https://tspl.anticorruzione.it/tspl/ricerca-affidamenti>) nell'ambito dell'affidamento ai sensi della L.P. 9 Luglio 1993 n. 16 e s.m. del servizio di trasporto pubblico urbano su gomma e a fune, a chiamata e turistico di cui alla delib. del consiglio comunale n. 107 dd. 09.10.2024, relativamente alla sussistenza di questi presupposti nell'assetto societario e nella governance di Trentino trasporti S.p.A.:

### Compagine sociale pubblica

Il comma 9 quinquies dell'art. 10 della L.P. 6/2004 - introdotto dalla L.P. 19/2016 – prevede espressamente che “nel trasporto pubblico locale è ammessa la partecipazione di capitali privati alla società in house, nel rispetto del diritto dell'Unione europea, quando la percentuale di capitale pubblico ammonta almeno al 99,99 per cento e la liquidazione della quota residuale in mano privata è troppo onerosa”. Su questa base giuridica, lo statuto di Trentino trasporti S.p.A., all'art. 4 prevede la Società sia “a capitale prevalentemente pubblico, non sussistendo da parte dei soci privati forme di controllo, potere di veto o esercizio di un'influenza determinante sulla stessa ai sensi dell'art. 16 comma 1 del D.Lgs. 175/2016 e ss. mm. e ii. nonché in conformità della previsione del comma 9 quinquies dell'articolo 10 della Legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6”.

La compagine sociale di Trentino Trasporti, infatti, come si evince nella tabella che segue, è composta quasi interamente da soci pubblici

La compagine sociale, al 31/12/2023 è così composta:

| AZIONISTA                                 | AZIONI (n)        | VALORE NOMINALE (€)    | %              |
|---|-------------------|------------------------|----------------|
| Provincia Autonoma di Trento              | € 25.316.656      | € 25.316.656           | 80,04179       |
| Comune di Trento                          | 4.502.961         | € 4.502.961,00         | 14,23668       |
| Comunità Valle di Sole                    | 31.971            | € 31.971,00            | 0,10108        |
| Comunità Valle di Non                     | 20.490            | € 20.490,00            | 0,06478        |
| Comunità della Paganella                  | 204               | € 204,00               | 0,00064        |
| Comunità delle Giudicarie                 | 1.536             | € 1.536,00             | 0,00486        |
| <b>Comunità di Primiero</b>               | <b>409</b>        | <b>€ 409,00</b>        | <b>0,00129</b> |
| Comunità territoriale della Val di Fiemme | 831               | € 831,00               | 0,00263        |
| Comun General de Fascia                   | 417               | € 417,00               | 0,00132        |
| Comunità della Valle di Cembra            | 460               | € 460,00               | 0,00145        |
| Comune di Dimaro Folgarida                | 15.159            | € 15.159,00            | 0,04793        |
| Comune di Malé                            | 10.000            | € 10.000,00            | 0,03162        |
| altri 61 Comuni                           | 67.358            | € 67.358,00            | 0,213          |
| Totale partecipazione enti pubblici       | 29.968.452        | € 29.968.452,00        | 94,7483        |
| Trentino Trasporti/azioni proprie         | 1.660.644         | € 1.660.845,00         | 5,2503         |
| <b>TOTALE</b>                             | <b>31.629.297</b> | <b>€ 31.629.297,00</b> | <b>100</b>     |

## Controllo analogo

L'attuazione del requisito del c.d. "controllo analogo" nel caso di Trentino trasporti S.p.A., è garantita da specifiche previsioni dello statuto sociale nonché, per rinvio e più dettagliatamente, dalla Convenzione per la governance di Trentino trasporti S.p.A. quale società di sistema ai sensi degli articoli 33 comma 7ter e 13 comma 2 lettera b) della Legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3.", predisposta e approvata dalla Provincia con la condivisione del Consiglio delle Autonomie locali e successivamente sottoscritta dai soci pubblici affidanti.

L'art. 33 dello statuto prevede che gli enti pubblici soci esercitino congiuntamente, mediante uno o più organismi, il controllo analogo che si concretizza in speciali poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sulla società, al fine di assicurare il perseguimento della sua missione, la sua vocazione non commerciale e la conformità del servizio prestato all'interesse pubblico degli enti pubblici partecipanti. Tali poteri speciali sono ulteriori rispetto ai diritti spettanti in qualità di soci ai sensi del codice civile.

Le indicazioni provenienti dall'organismo incaricato del controllo analogo sono vincolanti per l'organo di amministrazione e per l'assemblea dei soci che sono tenuti a darvi attuazione. Coerentemente, sempre in base allo statuto, è previsto che l'organo di amministrazione (attualmente composto di 5 membri) "ha la facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga necessari ed opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi soltanto quelli che la legge e lo statuto riservano all'assemblea e nel rispetto del controllo analogo anche congiunto esercitato dalle amministrazioni pubbliche socie. Al fine di consentire altresì l'esercizio del potere di controllo analogo, l'organo amministrativo ha il dovere di attenersi alle direttive dell'organismo previsto dall'art. 33" dello statuto "in merito agli obiettivi gestionali e alle modalità per la loro attuazione e di fornire le informazioni richieste affinché lo stesso possa svolgere le funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo ad esso attribuiti".

L'art. 33 in esame prevede poi che le modalità di nomina, composizione ed i criteri di funzionamento degli organismi incaricati del controllo analogo sono disciplinati mediante convenzione tra i soci o patto parasociale, che devono garantire il controllo effettivo di ogni singolo socio sul servizio afferente al proprio territorio e forme di delega del controllo, coerenti con il Regolamento comunitario n. 1370/2007 in capo al socio finanziatore per quanto concerne gli investimenti.

La Convenzione di Governance prevede quali sedi di coinvolgimento di tutti i soci pubblici nella supervisione sulla gestione della Società l'Assemblea di coordinamento ed il Comitato di indirizzo. Più in dettaglio:

- l'Assemblea di coordinamento cui partecipano tutti i rappresentanti degli enti soci, composta da un rappresentante per ciascun ente socio parte della convenzione, sede nella quale si svolge la consultazione tra i soci pubblici circa le scelte strategiche e le politiche inerenti al servizio affidato alla società. Competono in particolare all'assemblea di coordinamento la nomina dei membri elettivi del comitato di indirizzo nonché l'approvazione delle linee guida per quest'ultimo;
- il Comitato di indirizzo composto da sette membri, di cui tre in rappresentanza della Provincia Autonoma di Trento e quattro in rappresentanza degli enti locali e precisamente il Presidente del Consiglio Autonomie Locali o suo delegato e tre componenti designati uno dal Comune titolare del

servizio pubblico di linea ordinario (urbano) di maggior peso specifico tra quelli assegnati alla società - ossia il Comune di Trento -, uno dagli altri Comuni titolari di servizio pubblico di linea ordinario, da scegliere tra i Comuni capofila in presenza di convenzioni per la gestione del servizio a livello sovracomunale ed uno da tutti gli altri Comuni. Le competenze del comitato di indirizzo riguardano sia funzioni di controllo analogo che funzioni di indirizzo nei confronti della società e segnatamente:

a) un'attività di indirizzo ex ante, tramite:

- l'esame preventivo dei piani industriali o strategici della società, ovvero l'indicazione alla stessa degli obiettivi strategici, da sottoporre all'assemblea di coordinamento;
- l'approvazione preventiva delle operazioni di competenza dell'assemblea ovvero del consiglio di amministrazione anche quando si tratti di operazioni di competenza dell'assemblea straordinaria delegate per statuto al consiglio di amministrazione;
- la formulazione di atti di indirizzo/pareri vincolanti riguardanti aspetti dell'attività che presentano una significativa incidenza sul servizio affidato (strumentale e/o pubblico), con particolare riferimento al modello organizzativo aziendale, all'articolazione della struttura organizzativa e (secondo i termini stabiliti dalle condizioni generali di servizio), ai piani di attività annuali e/o pluriennali;
- le modalità di svolgimento dell'attività con riferimento al grado di esternalizzazione di processi e attività e alla definizione delle modifiche alle condizioni generali allegata a questa convenzione o delle nuove condizioni generali ed all'individuazione dei livelli delle prestazioni nei confronti dei soci e – ove previsto - il relativo sistema tariffario (che unitamente alle compensazioni pubbliche di esercizio, servizio e tariffario deve comunque garantire la copertura dei costi);
- le operazioni di trasferimento, investimento, cessione, acquisizione o comunque comportanti la movimentazione o l'impegno di una rilevante entità patrimoniale.

b) nell'attività di vigilanza sulla società, attraverso l'assunzione di informazioni mediante:

- l'acquisizione dalla società di relazioni sulle attività svolte di maggior rilievo;
- l'esercizio di un potere ispettivo e/o di interrogazione sui documenti e atti societari riconosciuto a ciascuno dei membri, con particolare riferimento agli aspetti della gestione che attengono allo svolgimento del servizio affidato (strumentale o pubblico) ed alle condizioni di esercizio dell'attività in house;
- la comunicazione periodica delle informazioni attinenti il contenzioso giudiziale e stragiudiziale, le modifiche dei contratti di lavoro aziendali;
- la ricognizione periodica dei dati relativi al conferimento di incarichi esterni per importi superiori a 40.000,00 euro IVA escl., pubblicati ai sensi della disciplina sulla trasparenza;

c) nell'attività di controllo ex ante ed ex post sulla società, svolta mediante la verifica di qualsiasi attività di particolare rilevanza sociale e, nella specie:

- l'acquisizione della proposta di investimenti, budget preventivo per la spesa gestionale e report trimestrali della contabilità gestionale analitica;

- la valutazione del budget e del costo del servizio assumendo a riferimento elementi standard (ove disponibili) e/o elementi di benchmarking;
- la valutazione delle prestazioni fornite e degli obiettivi raggiunti rispetto a quelli attribuiti o, in alternativa, previsti dal budget di esercizio e dai piani previsionali;
- l'approvazione del progetto di bilancio di esercizio della società;
- la verifica della conformità dell'attività svolta dalla società ai requisiti richiesti dalla legge per l'esercizio "in house providing" e alle finalità del servizio pubblico.

Non inficia l'esercizio del controllo analogo congiunto la previsione, all'interno della Convenzione di governance, di un ruolo differenziato per il socio di maggioranza, ossia la Provincia Autonoma di Trento. La Società infatti, mentre risponde ai singoli Enti affidanti circa l'adempimento delle previsioni delle rispettive convenzioni/disciplinari di servizio, è soggetta alle direttive della Giunta provinciale finalizzate ad assicurare un'organizzazione interna per la gestione coordinata delle partecipazioni societarie, con riferimento in particolare alle linee strategiche orientate ad assicurare sinergie operative tra le società del "gruppo Provincia", la valutazione e l'analisi dei bilanci e la predisposizione del bilancio consolidato, lo svolgimento dei compiti propri del capogruppo, il coordinamento degli statuti delle società controllate dalla Provincia e del loro sistema di governo, il coordinamento dell'attività delle società controllate per un efficace perseguimento degli obiettivi strategici della Provincia). Inoltre, in considerazione dell'accorpamento, con la fusione societaria, dell'attività di gestione del patrimonio funzionale del trasporto pubblico con l'erogazione del servizio, alla Provincia Autonoma di Trento è riservato un ruolo distinto dagli altri soci anche sul fronte degli investimenti, in quanto ente promotore e finanziatore, ai sensi della legge di settore (L.P. 16/1993 e ss. mm. e ii.), peraltro con forme di coinvolgimento degli altri soci, attraverso il Comitato di indirizzo.

### **Attività prevalente**

Quanto al requisito dell'attività prevalente, Trentino trasporti S.p.A. svolge unicamente attività riconducibili al servizio pubblico affidato dagli enti soci. In ogni caso, in base allo statuto, la Società – come prescritto dalla normativa - è vincolata a realizzare più dell'80% del proprio fatturato nello svolgimento dei servizi affidati dagli enti pubblici soci.

## **CONCLUSIONI**

Dall'analisi svolta, in considerazioni delle caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, emerge chiaramente come la scelta di affidare la gestione del servizio di trasporto turistico invernale alla Società Trentino Trasporti s.p.a secondo le modalità dell'*in house providing* rappresenta un risparmio sia in termini economici sia gestionali. Permettendo nel contempo la razionalizzazione delle risorse dell'ente e garantendo in modo efficace il perseguimento degli obiettivi che l'amministrazione intende raggiungere con l'istituzione di questo servizio.

Negli anni questo modello si è dimostrato adeguato alla realizzazione delle politiche di integrazione della mobilità ordinaria promosse dall'Amministrazione ed esposte in premessa.

I risultati della gestione mostrano un livello di servizio adeguato alle esigenze dell'Amministrazione e degli utenti, come confermato anche dalle recenti analisi esposte in relazione.

Sussistono, in conclusione, i presupposti giuridici e di convenienza economica, in termini di costi e benefici, per procedere all'affidamento in house del trasporto turistico estivo denominato Trasporto Urbano Turistico alla Società di sistema Trentino trasporti S.p.A. valorizzando così l'integrazione con il trasporto urbano ed extraurbano svolto dalla stessa in ambito provinciale.